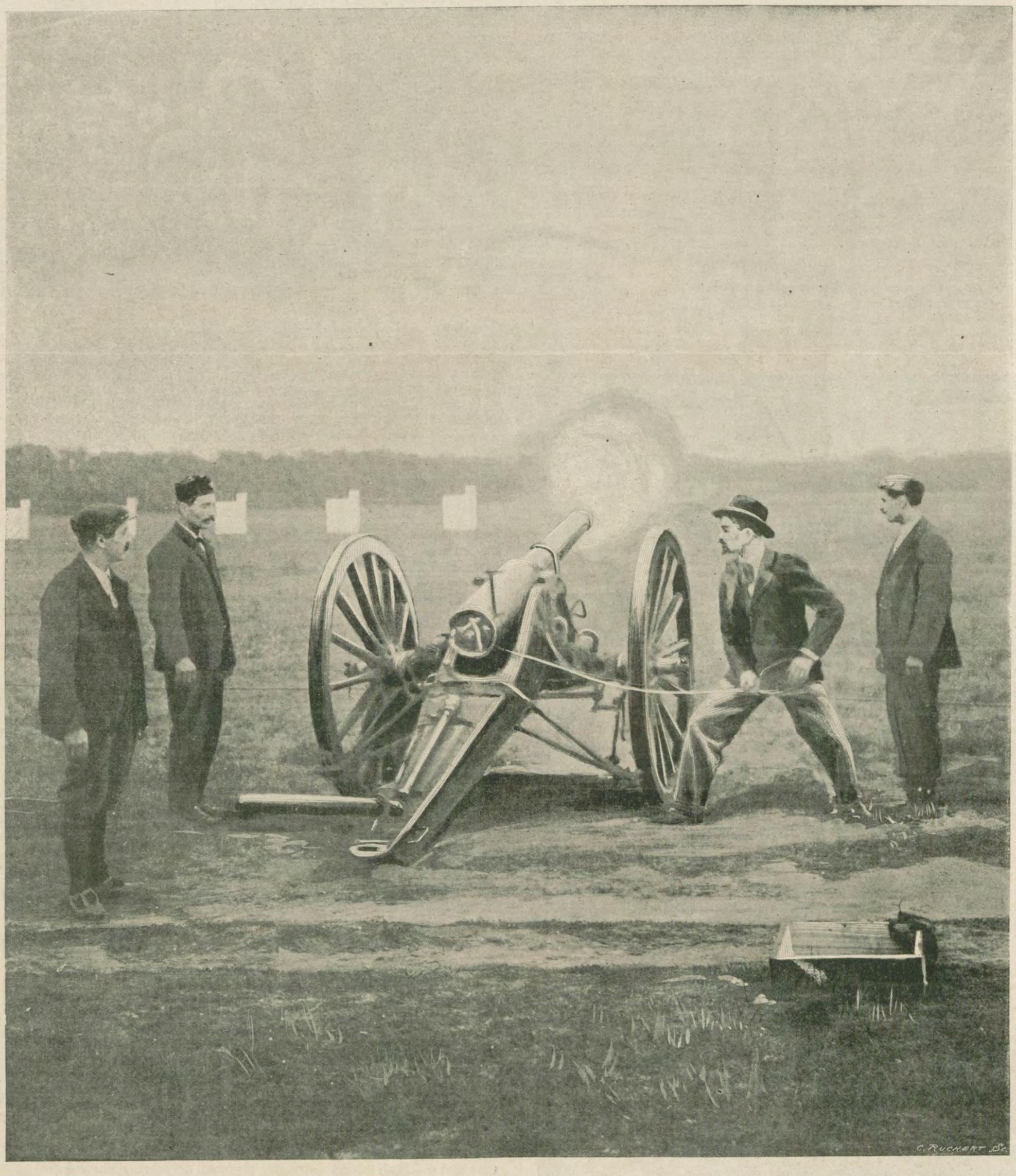
LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS .... Un an 14 fr. Six mois 7 fr. 50
PROVINCE. — 15 fr. — 8 fr. »
ÉTRANGER. — 20 fr. — 10 fr. »

4 Août 1900. — N° 99
Rédaction et Administration : 370, rue Saint-Honoré, PARIS

PUBLICITÉ
PAGES DE COUVERTURE, la ligne. 1 fr. 50
LA PAGE. . . . . 600 fr. »
ENCARTAGES. . . . . 500 fr. »



(Cliché P. Doyé.)

LE CONCOURS DE TIR AU CANON

Ce concours, organisé par la Société de tir au canon, s'est tenu au polygone de Vincennes du 29 juillet au 4 août. Notre photographie représente les artilleurs civils tirant le canon de 90 à 60 mètres avec des gargousses de tir réduit.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LES SPORTS A L'EXPOSITION

La Course d'automobiles Paris-Toulouse et retour

PARIS-TOULOUSE est couru! Mais ce n'aura pas été sans peine.

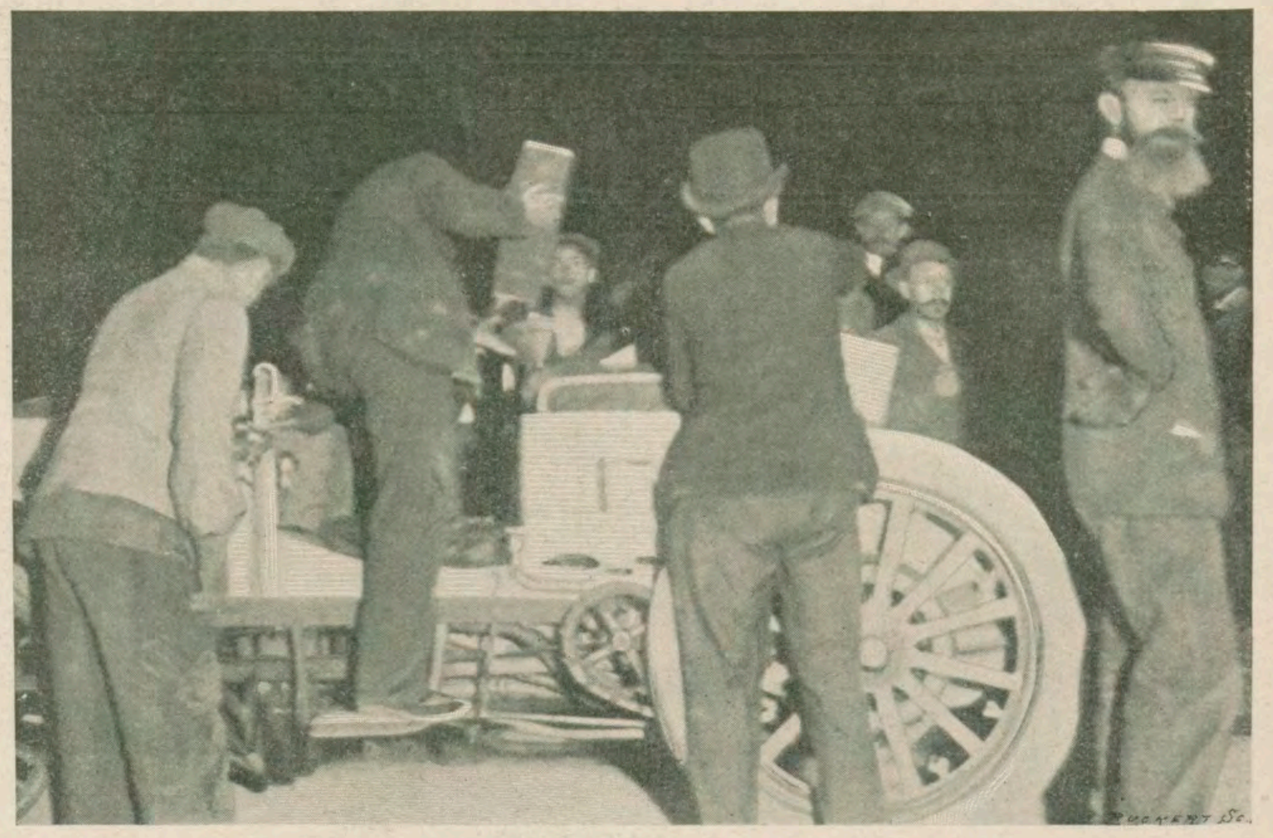
Les organisateurs eurent un mal du diable à arracher l'autorisation nécessaire au Ministre de l'Intérieur qui était plutôt récalcitrant.

Elle fut d'abord refusée par M. Demagny, le secrétaire général, puis enfin, sur une dernière démarche, faite la veille même de la course par M. Jeantaud qui fit valoir à M. Waldeck-Rousseau une foule de bonnes raisons, qui lui démontra péremptoirement que Paris-Toulouse était le Championnat automobile de l'Exposition, et que comme tel on ne pouvait s'opposer à ce qu'il fut disputé, la précieuse autorisation fut enfin arrachée.

Il en eût été autrement que c'eût été grand dommage, car tout était prêt et merveilleusement organisé; l'itinéraire avait été tracé avec une extraordinaire minutie par notre collaborateur Tampier, qui avait fait entièrement le parcours.

Aussi il n'y a eu aucune anicroche et nous avons assisté à la plus belle épreuve que nous puissions rêver.

Une légère modification de l'itinéraire ayant été exigée au dernier moment, la distance exacte de Paris à Toulouse fut ainsi portée à 721 kilomètres 500, soit au total 1,443 kilomètres. Une paille, quoi !



(Cliché P. Doyé.)

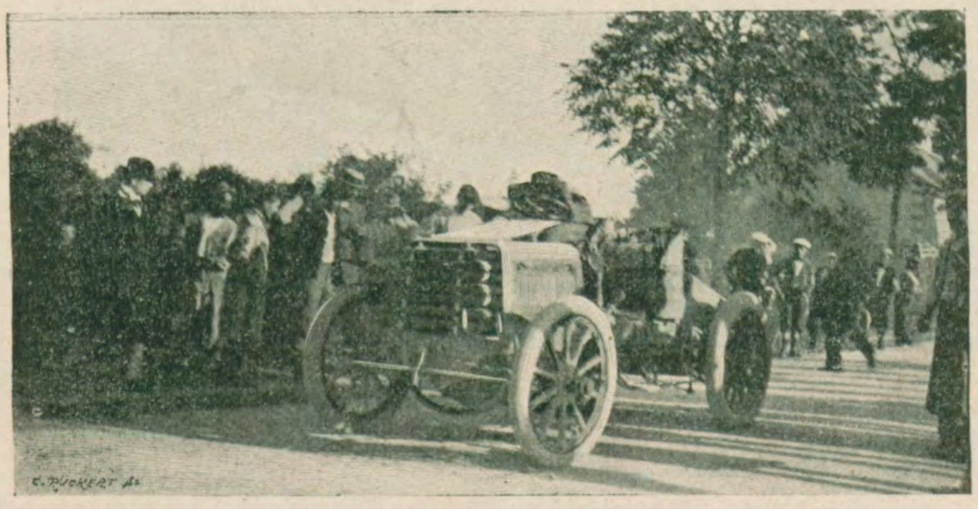
Le coup de l'étrier. Le dernier bidon avant le départ. — Photographie prise à 3 h. 1/2 du matin, à la lumière artificielle.

(Cliché P. Doyé.)

Au passage à niveau de Lieusaint. On ne se croirait pas à 3 heures du matin et a quatre kilomètres de toute gare.

Donc, le mercedi 25 juillet, le départ fut donné à Lieusaint.

A 3 heures du matin, il y avait un nombre de curieux réellement étonnant, à cette heure matinale et en ce lieu éloigné de Paris, cyclistes et chauffeurs venus en caravane par la route, défilé fantastique dans la nuit encore noire qu'éclairaient seuls les puissants fanaux des grosses voitures et les lanternes plus humbles des bicyclettes.



Voigt demandant un renseignement à Aubigny-sur-Nère. Voigt s'est classé second, couvrant la distance Paris-Toulouse et retour (1443 kil.) en 28 h., 2 m., 7 s.

Mais voici qu'il est trois heures et demie. Une lueur blanche commence à estamper l'horizon obscur, le jour va se lever.

L'animation spéciale aux départs des grandes courses bat maintenant son plein. Les concurrents sont prêts, ils ont tout revu, tout vérifié.

Sur soixante-seize inscrits, cinquante-trois ont répondu à l'appel, tant dans la catégorie voitures que dans celle des voiturettes, et dans celle des motocycles.

Enfin, le moment solennel est arrivé. Le numéro 1, M. R. de Knyff qui doit partir le premier regarde attentif le chronomètreur, M. Gaudichart, et, avec son calme majestueux attend le signal qui lui est enfin donné à 3 h. 55 exactement. Un sourire d'adieu, et le roi des chauffeurs donne la volée à sa voiture qui bondit et disparaît bientôt dans le lointain.

Il fait grand jour maintenant. De deux minutes en deux minutes les départs se succèdent, sans distinction de catégories, d'après l'ordre des numéros.

A 5 heures 4? tous les concurrents se sont enfuis vers Toulouse.

Le premier acte de cette impressionnante chevauchée vient de commencer :

Melun, Fontainebleau, sont brûlés, traversés en trombe. Un incident

Un aimable groupe, à Aubigny-sur-Nère, attendant le passage des concurrents que guettent deux pilotes à bicyclette.

pourtant à Fontainebleau. Les derniers concurrents, arrivés après 6 h. 21 ont été arrêtés près de deux heures par les écoles à feu. Force leur a été d'attendre le passage ; je vous fait juges de leur joie !

La distance parcourue n'est pas encore assez considérable pour que les écarts du départ soient déjà comblés par certains concurrents.

De Knyff est encore en tête devant Girardot ; Voigt, qui monte la voiture de Charron; Giraud, Hourgières, Levegh, Boson de Périgord, Pinson et bien d'autres.

Dans les voiturettes L. Renault précède M. Renault, Grus, Mercier, Cotteau, Camus, Schrader, Oury et Corre.

Enfin, le premier des motocycles est toujours Tart devant Osmont, Gasté Bonnard, Teste, Bardin, Bardeau, Gleizes, Levasseur, Joyeux, Marcellin.

Et la course folle se poursuit sur la route affreusement poussiéreuse, sous un soleil qui maintenant darde des rayons d'une atroce chaleur.

Ah! ce soleil ! en aura-t-il causé des déceptions en faisant éclater à plaisir les pneus déjà éprouvés par l'état du sol absolument desséché.

A Gien (113 kil.), l'ordre n'est pas encore sensiblement modifié, de Knyff mène toujours la danse en compagnie de son fidèle Aristide. Mais treize kilomètres avant Bourges il crève une première fois et passe du coup à la cinquième place. C'est du reste un des moments à péripéties : Hourgières et Girardot sont en panne, et Gaveau culbute à Argent.

A Issoudun (223 kil.) Levegh a enfin pris la tête qu'il ne quittera plus dé-

sormais. Derrière lui ses rivaux pourront se livrer à une chasse acharnée, pas un ne le rejoindra. Il galope par dessus le lot.

Châteauroux, Limoges. Périgueux, Bergerac, Villeneuve-sur-Lot, Agen, Castelsarrasin, et enfin Toulouse.

La chaleur est toujours accablante. On cuit au contrôle d'arrivée. Il doit faire 60 degrés sur la route, température à laquelle les pneumatiques fondent littéralement. Enfin, après une assez longue attente Levegh arrive. Il est sûrement premier, car finissant en tête après être parti dans les derniers, son temps de 13 heures, 13 minutes, 25 secondes, ne peut être battu.

Un long intervalle. L'on apprend entre temps que de Knyff, second à Villeneuve, a dû abandonner par suite d'accidents de pneumatiques. Voici enfin la seconde voiture, c'est Voigt, puis quelques instants après Giraud qui prend du reste la seconde place par le temps.

Puis c'est le premier motocycle Teste. Il a mis 14 h. 42 m. 32 s., le meilleur temps après celui de Levegh.

Viennent ensuite Collignon et Bardin, puis Gasté.

Les deux premières voiturettes sont celles de L. Renault et de Schrader-Oury. A quelques kilomètres de l'arrivée, ils étaient encore précédés par Renault et Cottereau qui dans la nuit — car la nuit était venue — avaient été s'échouer l'un dans une voiture de maraîcher, l'autre sur un énorme tas de cailloux.

*
* *

Le jeudi fut un jour de repos pour les chauffeurs et aussi pour les voitures exposées au Pré-Catelan de Toulouse. Pendant deux heures seulement, montre en main, les concurrents eurent le droit de les vérifier et de les réparer.

(Cliché P. Doyé.)

Comte de Chasseloup-Laubat. Levegh.

Le vainqueur de la course sablant, après 1443 kil., un champagne bien gagné.

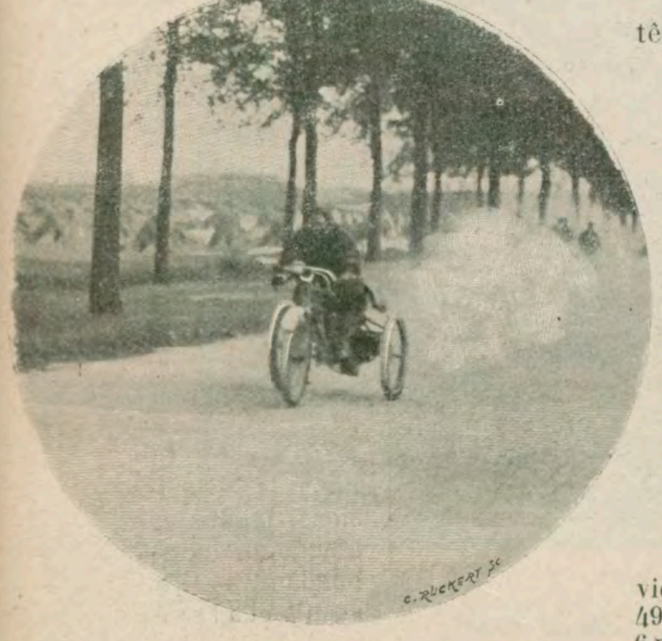
Et le vendredi tous ceux qui étaient encore en course reprirent leur ballade fantastique. Mais cette fois l'étape était moins longue, puisque Limoges était le point d'arrêt, soit 351 kilomètres.

Tel qui rit vendredi, dimanche pleurera dit le proverbe, et il a raison. Car Levegh, deux cents mètres après le départ voyait deux de ses pneumatiques rendre l'âme et il perdait ainsi un bon quart d'heure.

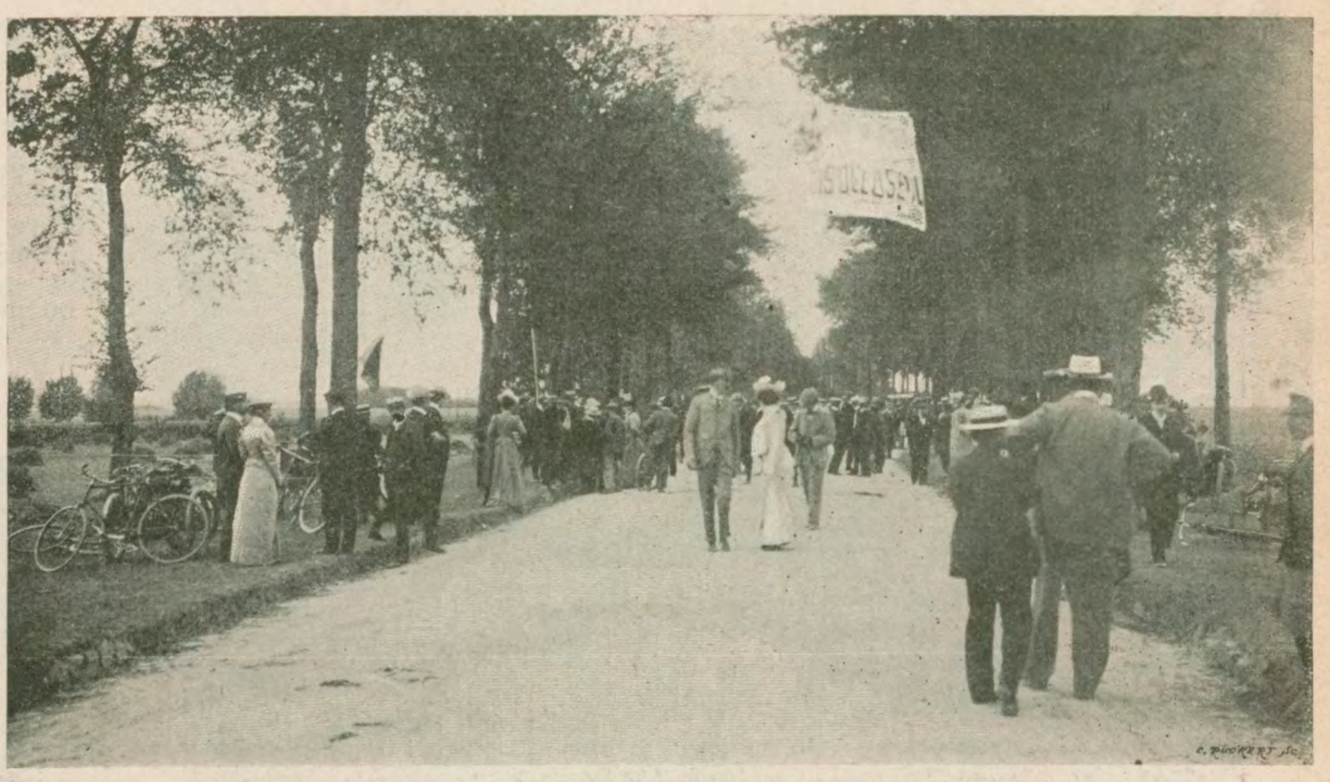
Cette fois, c'est Voigt qui a pris la tête et ne l'a plus quittée. A Castelsarrasin, à Moissac, à Agen, à Bergerac, à Périgueux il est contrôlé le premier devant Levegh, Giraud, Pinson, Teste, Antony, Hourgières et tous les autres lancés à sa poursuite, à des vitesses insensées.

A midi 22 m. 49 s. il apparaît comme un bolide à Limoges et, s'arrêtant en quelques mètres, attend anxieusement l'arrivée de ses rivaux. Les aura-t-il assez lâchés pour avoir regagné son retard de la première étape.

Non! car 9 minutes seulement après, Levegh arrive à son tour. Puis viennent Giraud à 12 h. 49 m. 50 s., Pinson à 1 h. 6 m. 48 s., le motocycliste Teste à 1 h. 40 m. 54 s., puis Gilles, Hourgières, Antony et toute la meute.



L'arrivée de Teste au poteau, à Lieusaint.



(Cliché P. Doyé.)

En attendant l'arrivée; au passage à niveau de Lieusaint, le 28 juillet.

*
* *

Voici enfin la dernière de ces trois rudes étapes, celle de Limoges à Lieusaint où s'est donné le départ et où se fait l'arrivée.

A 4 h. 15 m., Levegh part le premier de Limoges. Il a maintenant une bonne avance et sauf accident il ne peut être battu.

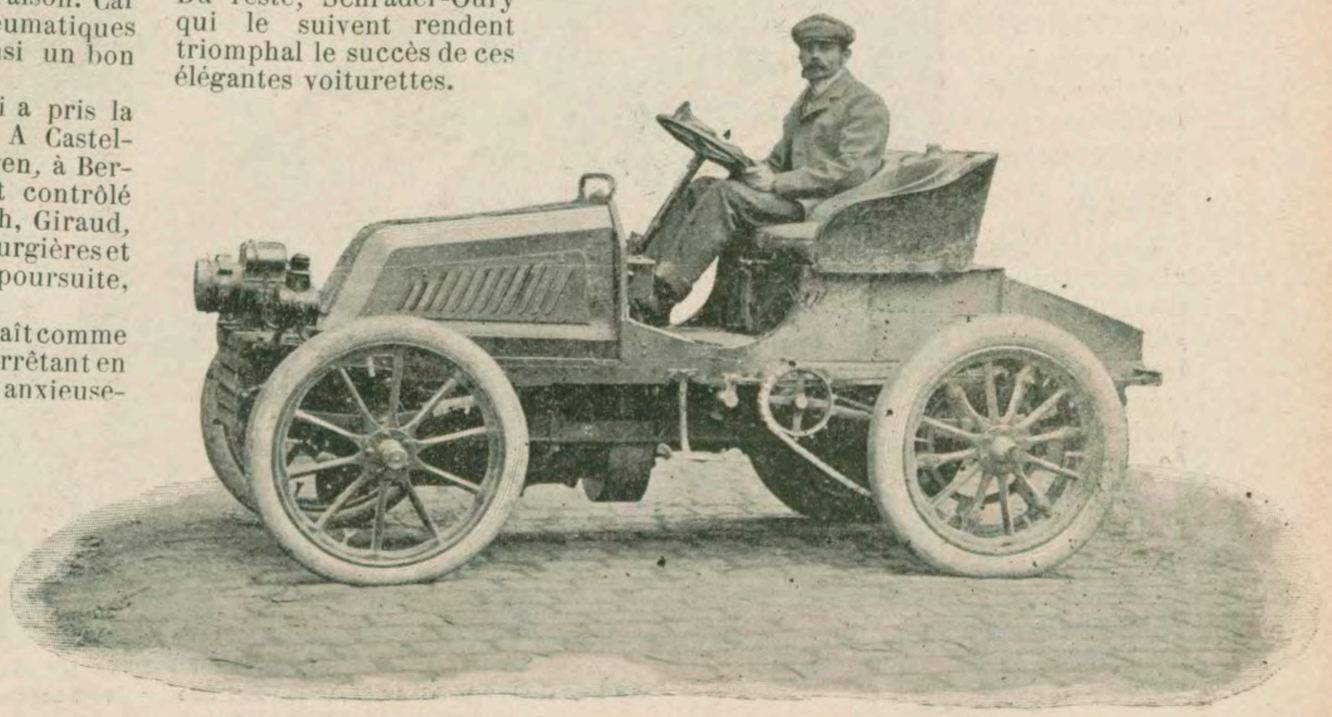
Désespérément ses rivaux tentent de le passer. En vain! Parti en tête, il finit en tête, sans aucun accident. Moins heureux Gilles Hourgières vient s'abîmer, un peu avant Gien, sur une charrette. Sa voiture est complètement brisée mais lui n'est par bonheur que peu grièvement atteint.

L'arrivée, enfin! Peu de monde comparativement au départ. Il fait si chaud! Il y a un peu d'émotion dans l'air. Levegh sera-t-il battu. Non! c'est sa voiture Mors qui apparaît la première, à une vitesse vertigineuse à 11 h. 34 m. 27 s., ayant donc mis 7 h. 19 m. 27 s. pour cette dernière partie du parcours.

L'attente n'est pas longue, car bientôt Voigt arrive comme un boulet suivi à une minute par Pinson qui, parti dans les derniers, fait le meilleur temps pour l'étape Limoges-Lieusaint. C'est une fiche de consolation.

Puis c'est Giraud, puis Teste, le triomphateur des motocyclistes, puis Collignon et les autres plus ou moins espacés.

Voilà enfin les voiturettes. Renault finit encore en tête sur sa voiturette Renault qui a, une fois de plus, émerveillé tout le monde par sa résistance extraordinaire et sa régularité. C'est un véritable chronomètre de précision. Du reste, Schrader-Oury qui le suivent rendent triomphal le succès de ces élégantes voiturettes.



Levegh, gagnant de la course Paris-Toulouse et retour, 1443 kil. en 26 h. 43 m. 53 s. sur sa voiture MORS munie de pneumatiques MICHELIN.

(Cliché de Dion).

Teste, gagnant de la catégorie des motocycles et 5e du classement général en 29 h. 51 m. 23 s. sur son tricycle de DION muni de pneus MICHELIN.
Sur le bord du trottoir : MM. de Dion et Bouton attendent l'arrivée de leur écurie.

Un mot pour finir sur les voitures victorieuses.

Celle de M. Levegh est une Mors, je l'ai déjà dit.

MM. Mors ont réussi à construire le plus merveilleux engin de course que nous ayons jamais admiré.

Cette voiture, qui a su triompher de redoutables concurrents, est actionnée par un moteur vertical à quatre cylindres, placé à l'avant, du type 24 chevaux. Son poids est de 1,100 kilos.

Véritable locomotive sur route, son aspect est cependant très élégant, tout en donnant, même au repos, l'impression de la force et de la vitesse.

Cette victoire est pour MM. Mors la récompense légitime de longs et laborieux travaux. Bravo!

Je l'ai dit également, ce sont les voiturettes Renault qui seules ont pu terminer le parcours dans leurs catégories. Dire plus serait superflu. Légèreté, résistance, vitesse et régularité, ces merveilleux engins ont prouvé qu'ils possédaient réunies toutes ces qualités qui forment la véritable perfection. L'exploit qu'elles ont accompli dans Paris-Toulouse est extraordinaire, et ce n'est que justice que de le signaler.

Et maintenant à la prochaine. Y en aura-t-il une seulement? Les chauffeurs proposent, les ministres disposent.

De quoi demain sera-t-il fait?

GÉO LEFÈVRE.

(Cliché de Dion.)

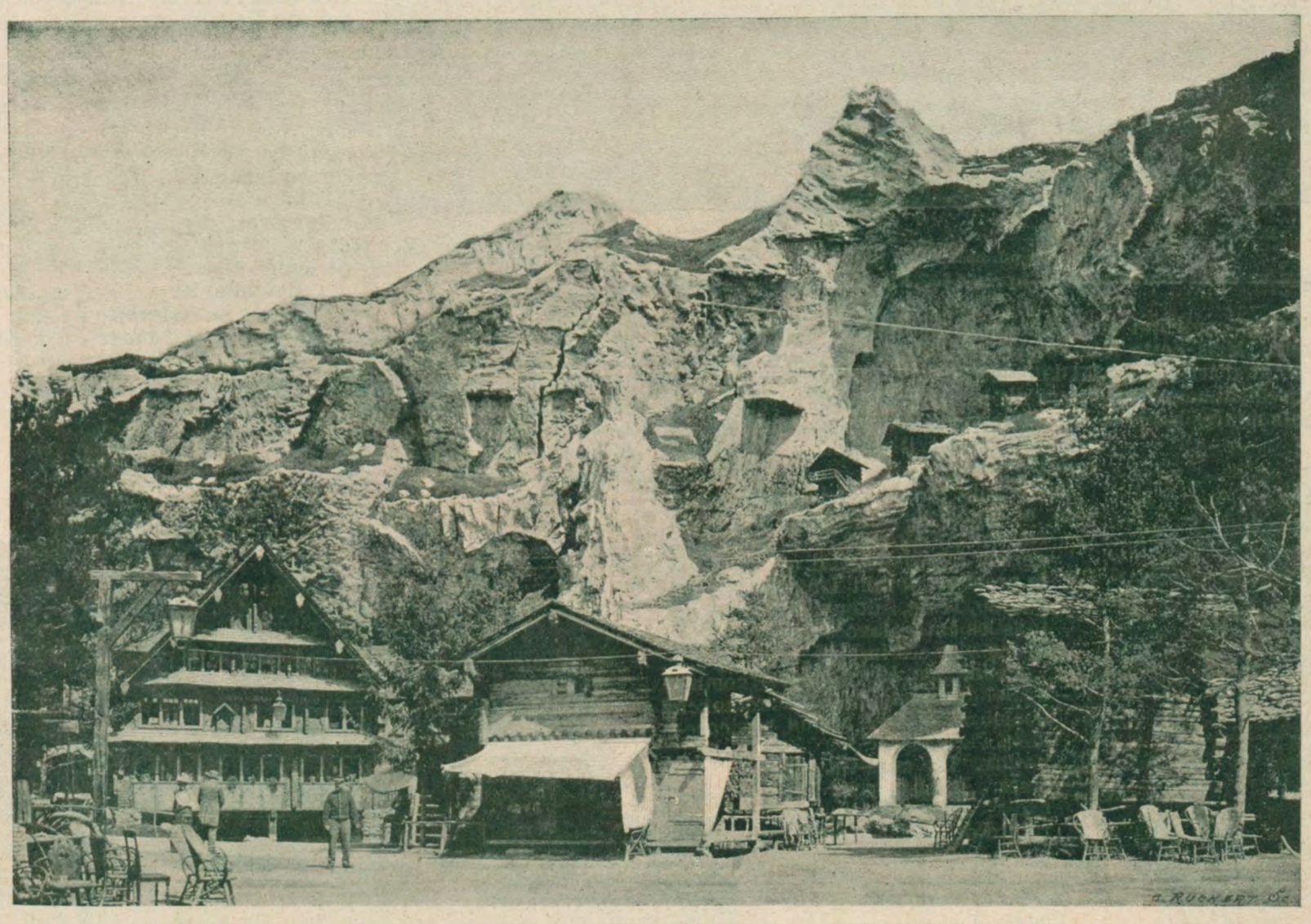
Collignon, 2e des motocycles, en 33 h. 21 m. 16 s., et Bardin, 3e en 33 h. 48 m. 51 s. sur leurs tricycles de DION munis de pneus MICHELIN.

Les Luttes au Village Suisse

EST-CE l'imagination ? Ou existe-t-il un rapport direct entre le souvenir d'un site déjà vu dans l'Oberland et ce charmant petit coin de Suisse transplanté par de vrais artistes au plein cœur de ce Paris en fête?

Il n'en est pas moins absolu que, dès que vous avez franchi le seuil de ce Village suisse, vous respirez l'air des montagnes!

L'art du décor atteint aujourd'hui un tel degré de perfection, que ces reproductions de sites agrestes, ces montagnes verdoyantes, cette perspective de vallons herbeux, cette échappée de précipice entr'ouvert, cette cascade imposante, donnent la plus parfaite illusion qui puisse aimablement abuser nos sens!



Un coin du Village Suisse
où se donnent actuellement les luttes entre bergers et gymnastes helvètes.

Je ne crois pas qu'il existe de coin plus artistiquement réel que ce moulin primitif dont tourne la roue, au joyeux clapotis de la cascade qui dévale de là-haut, là-haut, dans la crevasse des rochers à pic, filant sous les passerelles légères, enjambant les sentiers de chèvres!

Et, tout ceci, dans un coloris frais à l'œil, chaud de tons, si absolument *vrai* que les oiseaux — des pierrots parisiens, malins et blagueurs cependant, — s'y sont laissé

prendre, y ont fait leur nid et se figurent « tourister » en pleine Suisse !...

Et, au pied des monts, les chalets de la boîte à jouets, les petites Suissesses au costume original, les laiteries qui fleurent la bonne étable, les « yoddlers » qui roucoulent leurs *laïtous* d'une charmante monotonie et que répète l'écho tout surpris. — Tout, vous dis-je, ajoute, affirme, souligne un fait :

Vous êtes bien en Suisse !...

Les luttes dont nous donnons d'amusantes photographies ont ajouté la petite note sportive à cette attraction déjà charmante.

Deux sortes de luttes s'y pratiquent, sur la place publique, devant une foule amusée : la lutte des gymnastes, que nous connaissons tous, que nous avons vue un peu partout, je n'ai point besoin de m'y appesantir, et la « lutte au caleçon », dont la nouveauté — pour nos lecteurs du moins — mérite un petit mot de définition.

Cette lutte, très en honneur parmi les bergers de l'Helvétie, depuis les temps les plus reculés, met en présence deux athlètes, lesquels portent par-dessus leur costume habituel un petit caleçon spécial, qui sert à la prise — que dis-je ! — qui est indispensable à la prise, car si l'adversaire est tombé sans être tenu, d'une main au moins, par le caleçon en question, le coup est considéré comme nul.

Vous désirez peut-être savoir s'il est, dans cette lutte caleçonnière (l'Académie n'a pas encore dit *oui* pour ce mot-là) des champions

Prise de caleçon, entre-jambe avec appui sur la nuque.

aussi réputés que nos Kara, nos Pons et nos Laurent. Certes ! vous affirmerai-je, preuves en main ?... En dehors du Suisse Baunaz, imbattable, il est des bergers aux noms alpestres — si j'ose dire — qui sont Schackmann, puis les Kicker (ils sont trois : Auguste, Joseph et Wendling), Imfeld, Anex, Amgarten qui se mesurèrent, avec le plus éclatant succès, contre des forts en lutte comme François le Farinier, Ajax, Raoul le Boucher.

Et, comme au joli temps des tournois antiques, ce furent de jolies Suissesses aux tresses blondes qui couronnèrent les vainqueurs.

Si je ne cite pas tous les lauréats, je leur présente — en suisse et en français — toutes mes excuses ! Le trop court espace dont je dispose en est la seule cause.

Le groupe de lutteurs.
A gauche, les bergers ; à droite, les gymnastes ; au centre, l'arbitre François le Bordelais.

Tiré court à gauche et parade.

Ces luttes nous ont prouvé, une fois encore, combien le sport est le passe-temps chéri de tant de peuples ; la Suisse en a honoré deux dans lesquels elle excelle sans sérieuse concurrence : le tir à l'arc et à l'arbalète (A toi, Guillaume Tell !...), et la lutte au caleçon... que vous pouvez aller applaudir au Village suisse, petit coin de paradis en ces temps de caniculaires moiteurs... ainsi que me l'affirmait l'Amiral.

GÉO. LANGE.

(Cliché J. Beau).

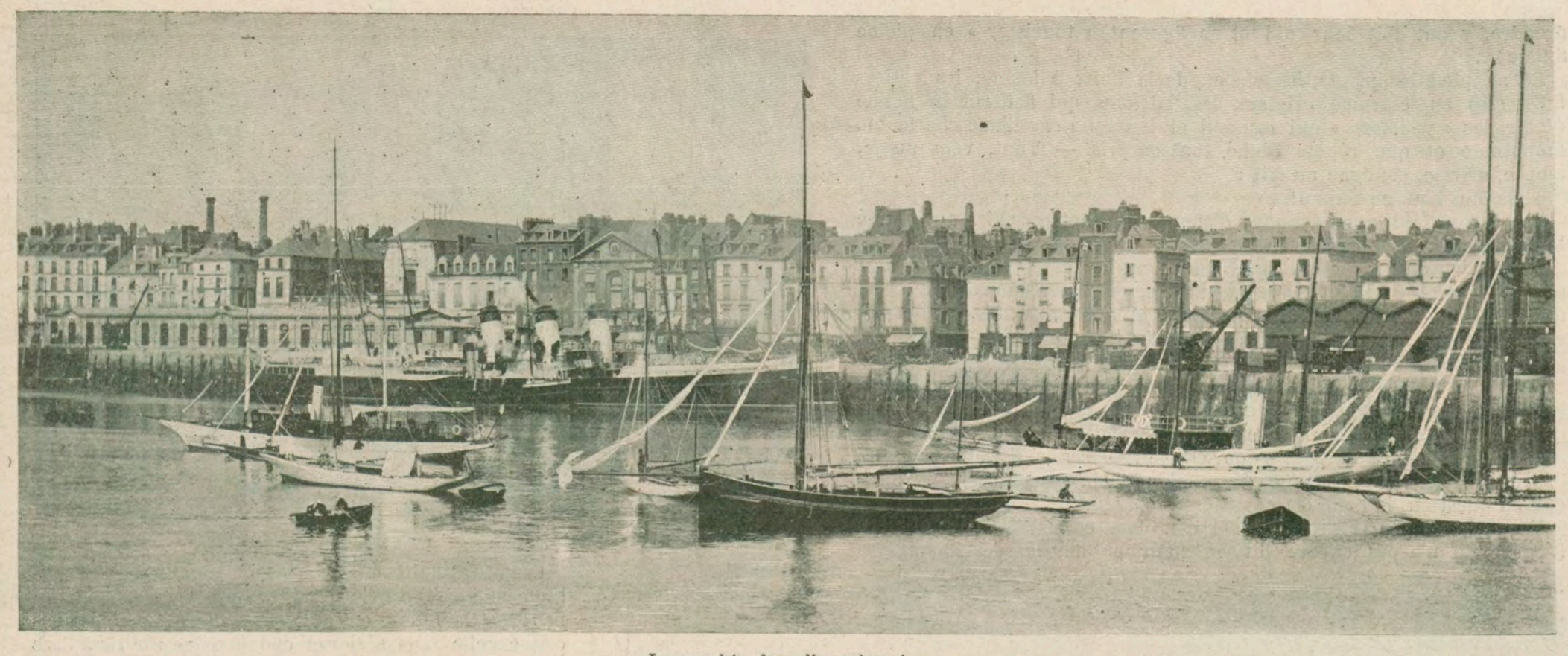
Enlevé arrière par la jambe gauche avec appui sur la nuque (parade).

(Voir dans nos pages de couverture le sujet du Concours n° 30.)

POUR NEUF FRANCS

et les frais de port, la Compagnie des SPARKLETS échange la petite bouteille (ancien modèle) contre la grande, munie de siphon. Elle échange également la boîte de petits Sparklets contre celle de grands Sparklets moyennant un supplément d'un franc.

S'adresser : 37, boulevard Haussmann, Paris.



Les yachts dans l'avant-port.

Le Steam-Yacht *Blanche*. | *Turquoise*. | *Petit-Poucet*. | *La Favorite*. | *Cyclamen*. | *Quand-Même* et *Laurea*.

LES RÉGATES DE DIEPPE

Si, comme on le dit, le succès est la juste récompense de la peine que l'on s'est donnée pour mener à bien une œuvre quelconque, le Cercle de la Voile de Dieppe a été justement récompensé, par le succès de sa dernière réunion, qui a été aussi complet que possible. Son Comité avait, du reste, tout fait pour en assurer la réussite en préparant un programme des plus attrayants et comprenant de fort beaux prix, parmi lesquels nous citerons notamment les deux nouvelles « Coupes » offertes par le baron Jacques de Günzburg et le duc Decazes.

La première, qui porte le nom de *Coupe de la Manche*, est un challenge perpétuel ouvert à la compétition des yachts de toute nation et de tout gréement, à quille ou à dérive, d'un tonnage inférieur ou au plus égal à 5 tonneaux (jauge de l'Union des Yachts Français) et dont le propriétaire est membre d'une Société française ou étrangère reconnue.

La Coupe de la Manche est courue chaque année en une seule épreuve ; elle est confiée au Club auquel appartient le yacht vainqueur, qui en donne reçu et devient responsable de sa conservation vis-à-vis le Cercle de la Voile de Dieppe, auquel il doit la retourner huit jours au moins avant la date où elle doit être courue de nouveau.

Un coin de la plage au moment des régates.

Cette Coupe est accompagnée d'une médaille de vermeil, grand module, avec inscription spéciale, qui est remise au vainqueur et reste sa propriété définitive.

Luna. *Formosa*. | *Laurea*. *Quand-Même*.

Le départ de la grande série (21 juillet.)

L'objet d'art offert par le baron F. de Gunzburg pour la course de la Manche et gagné cette année par *la Favorite*, à M. Susse.

La *Coupe Decazes* est également un challenge international, mais non perpétuel, ouvert aux yachts des 5e et 6e séries (au-dessus de 5 et n'excédant pas 20 tonneaux) et qui devra, pour devenir la propriété définitive du vainqueur, être gagnée deux fois de suite par le même propriétaire avec différents bateaux, ou par le même bateau avec différents propriétaires. Jusque-là elle sera confiée au vainqueur, sous la responsabilité du Club auquel il appartient, pour être restituée au Cercle de la Voile de Dieppe huit jours au plus tard avant la date où elle doit être courue de nouveau.

Par suite d'une disposition particulière, la Coupe Decazes est courue en même temps que les prix offerts pendant les régates aux yachts des 5e et 6e séries, tous les yachts inscrits dans ces courses prenant part aux deux premières épreuves de la Coupe et la troisième épreuve étant limitée aux gagnants des deux premières.

Suivant son excellente coutume, le Cercle de la Voile de Dieppe avait fait précéder sa réunion d'une course-croisière du Havre à Dieppe qui a eu lieu le jeudi 19 juillet et a été gagnée par *Margaret* à M. Baudrier, devant *Formosa* à M. Van Bergen.

Les régates proprement dites se sont ouvertes le samedi 21, par la première épreuve de la « Coupe Decazes », qui se courait suivant la disposition susmentionnée, en même temps que le Prix de la Ville de Dieppe et celui du Ministre de la Marine ; et l'on comprendra facilement l'impatience avec laquelle cette course était attendue, quand on saura qu'elle allait remettre en présence les deux champions de la Coupe de France : *Laurea* à M. P. Hore et *Quand-Même !* au duc Decazes.

Une légère brise de O.-N.-O., ridait à peine la surface de la mer, et, par ce « temps de demoiselle » qui lui convient à merveille, le yacht anglais ne pouvait manquer de renouveler à Dieppe son succès de Ramsgate, c'est ce qui arriva : après une course pendant laquelle les équipages d'élite qui montent ces deux bateaux déployèrent une adresse et une habileté vraiment remarquables, *Laurea* passa le but avec une avance de 1 m. 27 s., en temps réel sur *Quand-Même !* que suivaient *Luna*, à M. Valton et *Margaret* à M. Baudrier.

Dans la 5e série qui, en même temps que le prix du Ministre de la Marine, courait également pour la Coupe Decazes, *Westra* à M. Lome Currie est arrivé premier, devant *Turquoise* à M. Michelet, *Pirouette* à M. Martin, et *Tarasque* à M. Savoye.

La nouvelle Coupe offerte par le baron J. de Günzburg était destinée à remplacer celle donnée en 1896 au Cercle de la Voile de Dieppe par M. H. Van Bergen et qui fut définitivement gagnée en 1898 par la *Favorite*. Le même yacht vient de gagner la nouvelle Coupe de la Manche, qui va par conséquent figurer pendant un an dans le salon du Club-House que possède à Meulan, le Cercle de la Voile de Paris.

Comme la veille, *Laurea* est arrivé devant *Quand-Même !* dans la seconde épreuve de la Coupe Decazes, gagnant, avec cette épreuve, le prix du Ministre des Beaux-Arts ; *Westra* était 3e.

Les régates de Dieppe se sont terminées le lundi 23 juillet, par une victoire de *Quand-Même !* qui, malgré la faiblesse de la brise, est enfin parvenu à battre son heureux adversaire dans le prix du Casino.

Dans l'avant-port. Les yachts au repos après la course.

HENRI PHILIPPE.

(Clichés de Montès)

Turquoise. *Tarasque*. *Formosa*. Le torpilleur *Archer*. *Margaret*. *Westra*.

Le deuxième départ de la grande série.

L'AÉRO-CLUB
A SAINT-CLOUD

Ce n'est pas aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* qu'il est nécessaire de dire qui est M. de Santos-Dumont et combien sa vaillance, son intrépidité et sa persévérance ont fait, et pour l'Aéro-Club dont il est l'un des dirigeants les plus actifs, et pour l'aérostation elle-même à laquelle il s'est consacré presque exclusivement.

Nous avons ici suivi toutes les expériences auxquelles il s'est livré, avec les aérostats de son système, se modifiant peu à peu suivant qu'un essai démontrait telle ou telle imperfection et baptisés tour à tour : Santos-Dumont n° 1, Santos-Dumont n° 2, Santos-Dumont n° 3, etc.

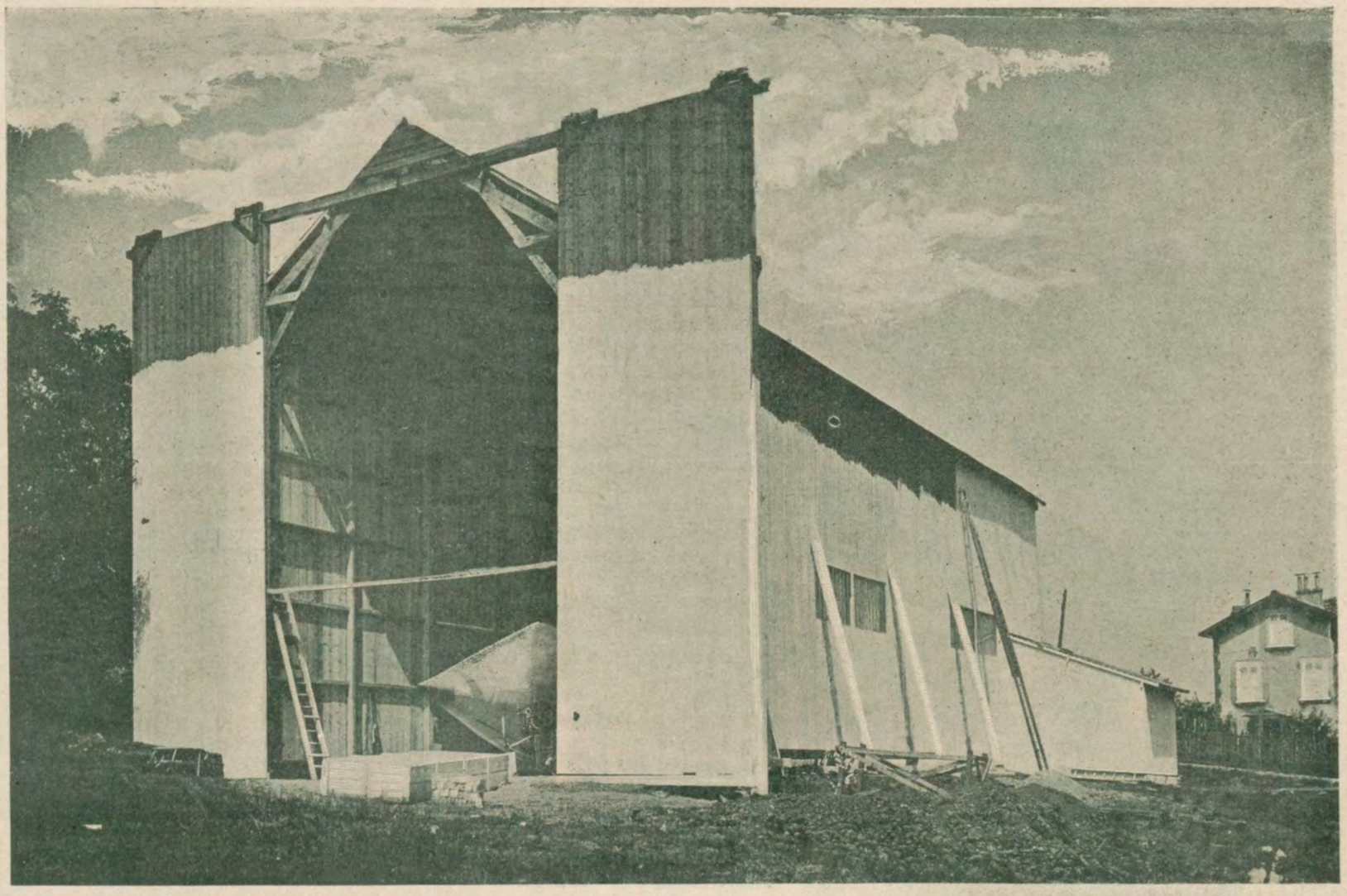
Si, de la sorte, le ballon devenait plus rationnel, l'aménagement du lieu de départ ne s'améliorait point. Tantôt ici, tantôt là, il y avait toujours quelque lacune ou quelque obstacle qui venait gêner l'observation ou rendre dangereuse l'ascension.

Qui ne se souvient, par exemple, du fameux essai (que pour notre part nous n'oublierons pas d'ici longtemps) tenté au Jardin d'Acclimatation. Le ballon, en forme de cigare, se plia et nous voyions déjà notre brave ami descendant à une vitesse vertigineuse voué à un sort peu enviable... Sa présence d'esprit, son sang-froid, lui évitèrent une catastrophe.

Après le Jardin d'Acclimatation, M. de Santos-Dumont effectua ses départs de chez M. Lachambre, et plusieurs d'entre ceux-là donnèrent d'heureux résultats. Mais déjà le jeune aéronaute rêvait d'une installation qui fût sienne. La création du Grand Prix de l'Aéro-Club accentua ce juste désir.

Concurrent le plus sérieux et même gagnant probable quant à présent de la grande épreuve due à la générosité de M. Deutsch, Santos-Dumont tient, pour y participer, à se trouver dans les meilleures conditions possibles.

Et voilà l'Aérodrome de l'Aéro-Club qui, malgré toutes les difficultés, est enfin terminé.



(Cliché J. Beau.)

L'aérodrome de Saint-Cloud. — Le ballon dirigeable de M. de Santos Dumont sous son hangar-abri.

Voilà la chère association, qui naquit d'un déjeuner, place de l'Opéra, à l'ancien A.-C.-F., enfin dotée de ce terrain et de cette installation qui ont jusqu'alors manqué à l'aérostation.

Et c'est là ce que représente notre photographie. Le hangar de l'Aérodrome de Saint-Cloud, et le « Santos-Dumont » qui y est abrité. L'un et l'autre peuvent et feront beaucoup pour le problème de la locomotion dans l'air.

J. A.

Huret, 3e. Bouhours, 2e. Walters, 1er. Chase, 4e.

Le départ du match anglo-français couru sur une heure au Parc des Princes, le 29 juillet.

LE MATCH ANGLO-FRANÇAIS

Puisqu'il est entendu que chaque dimanche nous donne sa course de demi-fond, ce fut, cette semaine, un match à quatre, Anglais contre Français, sur une heure, avec entraîneurs, que le vélodrome nous servait pour varier la sauce du plat coutumier.

Donc, Walters et Chase d'une part, Bouhours et Huret d'autre part, nous donnèrent une heure durant l'illusion d'un match franco-anglais; je dis « l'illusion », car il est bien certain que si les coureurs luttèrent vaillamment, ils le firent de façon individuelle, paraissant se soucier uniquement de leur victoire personnelle et non de celle de leur équipe.

On avait fait de Chase l'épouvantail de la course, sur la foi de ses récentes performances au Crystal-Palace de Londres. De son côté Bouhours avait de nombreux partisans, ainsi du reste que le vieil Huret qui marche admirablement en ce moment.

Quant à Walters, sa forme sur la distance semblait des plus problématiques.

Le résultat est venu bouleverser toutes nos prévisions.

Chase, privé du service de ses tandems habituels, retenus à Dieppe par suite d'un fâcheux malentendu, n'exista pas derrière les équipes d'occasion qu'il prit au dernier moment. Il termina quatrième, tandis que son compatriote Walters faisait une course superbe, suivant avec une aisance remarquable le train que ses tandems voulurent bien lui mener, et déjouant tous les pronostics en terminant facilement premier, après avoir couvert 57 kilomètres 666 dans l'heure.

Derrière lui, les deux Français avaient engagé une lutte homérique. Huret eut d'abord l'avantage, mais Bouhours, en difficulté au début, revint sur la fin juste à temps pour le battre d'une centaine de mètres, ayant couvert 56 kilomètres 333, tandis que « le Boulanger » n'avait à son actif que 56 kilomètres 200.

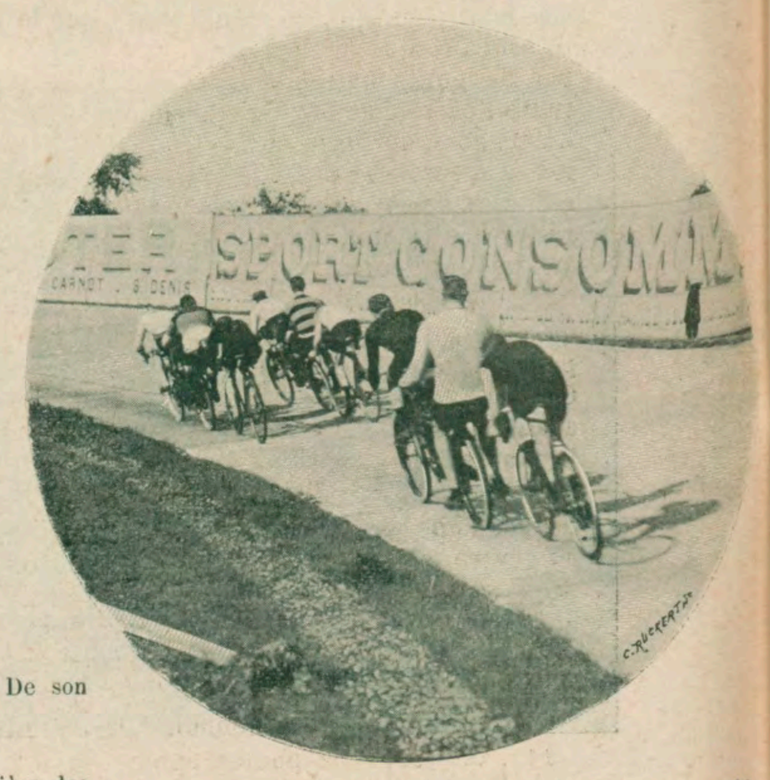
Chase était quatrième avec 53 kilomètres.

Les deux camps étant à égalité de points, 5 contre 5, la place de premier de Walters, selon le règlement, a décidé de la victoire des Anglais.

Mais il me faut dire que le chauvinisme des spectateurs n'en a pas paru affecté outre mesure.

Géo Lefèvre.

(Clichés J. Beau.)

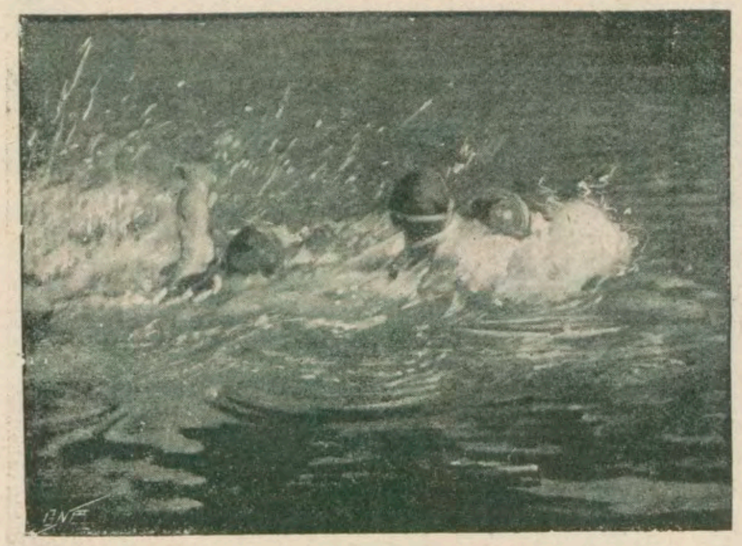


Dans un virage, Huret et Bouhours luttent ensemble, Walters se prépare à les doubler.

LE WATER-POLO

(Suite et fin.)

Il est peut-être intéressant de dire qu'une règle absolue figure dans le code « du parfait joueur de water-polo ». Il y est dit : le ballon sera imperméable, les coutures ne devront pas être apparentes ; aucun corps gras ne devra en revêtir la surface.



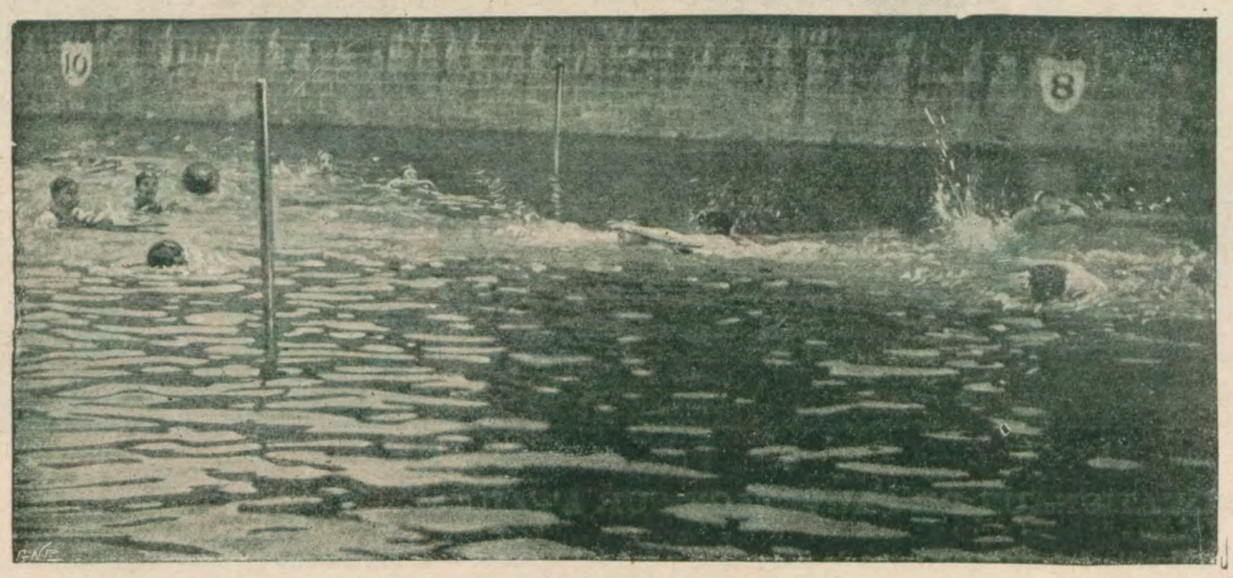
A qui le ballon ?

Messieurs les créateurs du jeu ont certainement songé à tout ; il est à présumer que, sans cette petite règle toute paternelle, les joueurs eussent couvert leur ballon d'une jolie couche de graisse qui en eût rendu la prise plutôt difficile.

Dans un match d'importance comme celui dont nous reproduisons ici les péripéties, la foule des spectateurs suit avec ivresse ses champions favoris ; c'est ainsi qu'il y a sept ou huit ans, en Écosse, à l'un des plus émouvants essais, un spectateur très excité se précipita dans l'eau à force d'applaudir.

C'était un excellent nageur, du reste, qui en fut quitte pour un bain ; si la chaleur était alors dans le genre caniculaire que nous venons de traverser, il est permis même de l'envier dans une certaine mesure !

Dans la double photographie de « scrimmages » que nous reproduisons, on peut voir de quelle façon toute spéciale nagent nos « water-polo plagers » ;



Passade du ballon.

ils sont presque debout dans l'eau, se maintenant en cette position verticale par de petits battements réguliers des jambes, ce qui laisse à leurs bras toute liberté d'action ; les bons nageurs arrivent même à conserver tout le buste hors de l'eau, quitte, lorsqu'ils voient venir le ballon, à s'enfoncer presque entièrement, de manière à plonger après s'en être emparés, pour augmenter l'effort de résistance quand l'ennemi fondra sur eux pour leur ravir la prise tant convoitée.

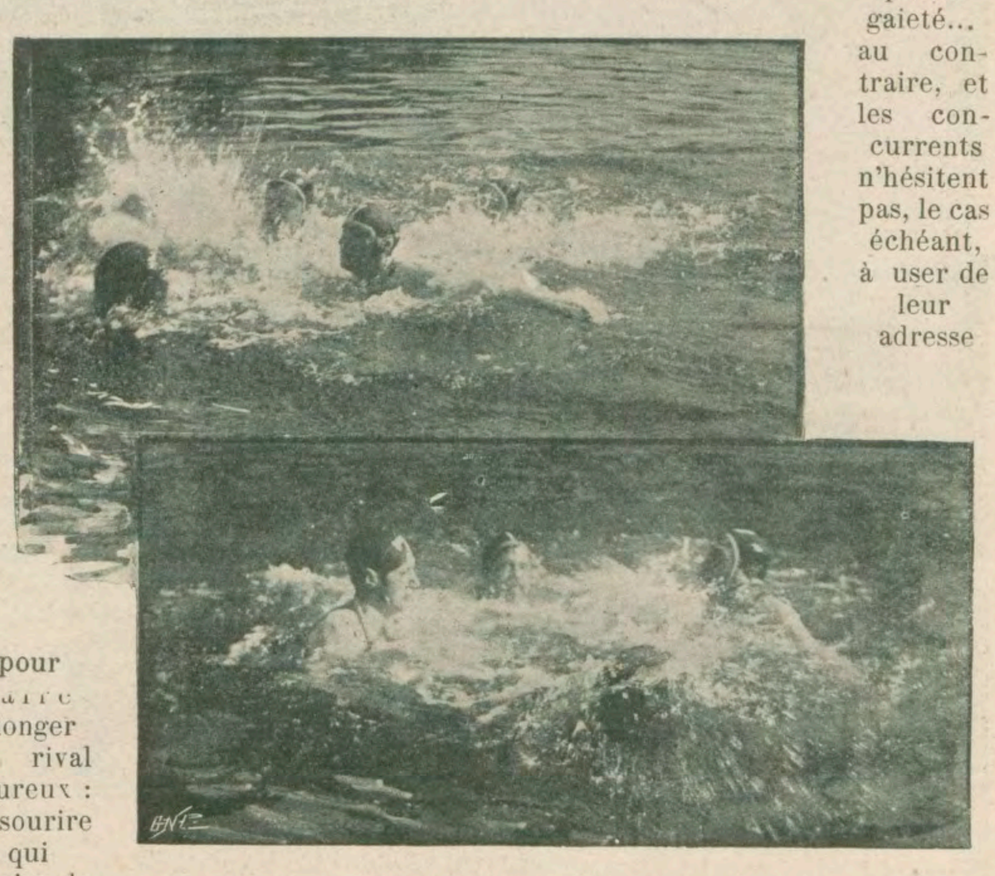
Tout ceci semble des plus simple et l'on pourrait croire qu'après quelques parties chacun peut tenter de jouer une partie de water-polo... oh ! combien grande serait l'erreur ! Ce jeu, entre tous, nécessite des années de pratique, et avant de se mettre en ligne dans un match important, il faut avoir souvent « bu à la grande tasse » pour courir une chance tant soit peu sérieuse !...

Dans l'une de nos gravures on peut voir le ballon, bien au centre, planant entre les « goals » et les joueurs...

C'est à la suite d'un scrimmage bien nourri ; le joueur, dont on aperçoit le bras droit tendu, hors de l'eau, vient de lancer le ballon vers les buts, la direction est bonne, le jet est sûr ; le camp ennemi, groupé autour des goals, est là, qui guette, prêt à bondir à la rescousse.

Et c'est, dans la photographie suivante, un véritable coup de maître : le ballon envoyé dans toute la longueur du... terrain de jeu (si j'ose ainsi nommer le liquide *play-ground*). La direction est parfaite, et si le ballon continue sa trajectoire sans encombre, c'est un point de « goal » assuré ; il ne faut point oublier cependant que le goal-keeper, dont la tête seule est visible là-bas, là-bas, va peut-être y mettre bon ordre !...

Notre dernière photographie prouve surabondamment que ce jeu n'exclut pas la gaieté... au contraire, et les concurrents n'hésitent pas, le cas échéant, à user de leur adresse pour faire plonger un rival heureux : le sourire qui éclaire le visage du joueur n'a rien de mystérieux, et la cause en est visible ! Il est possible néanmoins, sans être trop favorisé du sens de la double *vue*, de présumer que le deuxième acteur de cette petite scène nautique affecte en ce moment même une gaieté moins débordante !



Quelques bonnes luttes où les joueurs ne risquent pas de se faire des bleus en tombant.

Il nous le dira probablement... quand réapparaîtra sa tête sur la surface des eaux !

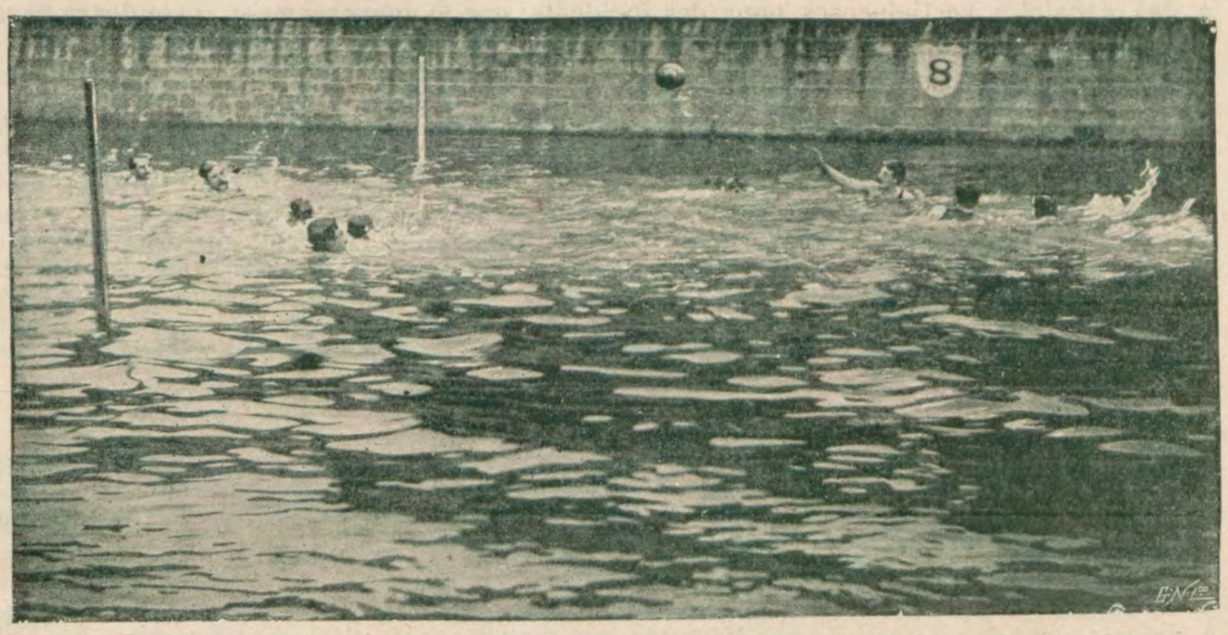
N'est-il pas surprenant que nos sportsmen français, qui se sont depuis un nombre bientôt respectable d'années, attachés à importer dans le beau pays de France à peu près tous les genres de sports, n'aient point encore fait passer l'eau (la Manche, bien entendu !) au Water-Polo !

Je sais bien que ce jeu est des plus fatigants, qu'il n'est pas sans quelque danger même ! mais ce sont là petites préoccupations pour nos jeunes braves, et depuis quelque quinze ans qu'ils se sont rompus aux efforts, que leurs membres ont la force et la souplesse requises, pourquoi n'ajouteraient-ils point à leurs passe-temps en plein air ce jeu si plein d'intérêt, frère jumeau du foot-ball, petit cousin du polo, petit-fils de la natation... j'arrête là cet arbre généalogique !

GEO L.

AVIS A NOS ABONNÉS.

Des réclamations de plus en plus nombreuses nous parviennent chaque jour au sujet du service de distribution des numéros à nos abonnés. Comme nous avons la certitude absolue de ne pas oublier un seul abonné, nous sommes décidés à adresser à qui de droit une protestation énergique appuyée par des lettres que nous avons reçues et par celles que nous prions de nous envoyer chaque fois qu'une irrégularité se produira.



Un ballon... enlevé !

LES CONCOURS INTERNATIONAUX DE SAUVETAGE SUR L'EAU

Ont été donnés les 21 et 22 juillet dans le bassin d'Asnières. De très pittoresques simulacres de sauvetage y ont été opérés. — 1. Un bateau de sauvetage qui a un singulier moteur. — 2. Les sauveteurs hospitaliers de la Gironde, gagnants de la course d'embarcations de sauvetage. — 3. Les commissaires allant déposer les mannequins qui simulent les noyés. — 4. Les vainqueurs ramenant en triomphe quelques « macchabés » heureusement en osier.

A TRAVERS LA BOURSE

La rente italienne qui bien souvent s'est livrée à des cabrioles vertigineuses pour des incidents politiques ou financiers d'ordre inférieur, a baissé seulement de 40 centimes dans la journée de lundi, comme si la mort du roi Humbert avait moins d'importance pour le marché qu'une crise ministérielle.

On parle d'un emprunt russe qui serait émis fin septembre. La Russie vient de traverser une crise d'une si grande acuité que la plupart des banques n'auraient pu se soutenir sans l'appui du Ministre des Finances. Actuellement, il n'y a qu'un pays où la Russie ait des chances sérieuses de faire réussir un emprunt, et c'est la France. Mais encore faudra-t-il que les conditions de cet emprunt soient plus attrayantes que par le passé. A Londres, on estime que le gouvernement russe devra payer un intérêt de 5 0/0 à peu de chose près.

On se demande si la convalescence financière de la Grèce ne va pas être interrompue par quelques accidents graves. Les recettes du budget n'ont pas augmenté dans la même proportion que les dépenses; si bien que le gouvernement hellénique cherche à obtenir des puissances l'autorisation d'émettre un emprunt de 20 millions, malgré l'opposition des commissaires internationaux.

L'Association nationale des porteurs français de valeurs étrangères essaye de justifier la conduite qu'elle a tenue dans l'affaire de l'Extérieure espagnole. On lui a forcé la main, paraît-il, sous prétexte que la politique des gouvernements n'admet plus l'immunité des fonds d'Etat à l'égard de l'impôt. Pareille théorie n'a rien de rassurant pour les porteurs de valeurs étrangères.

Des rachats ont relevé les cours du Métropolitain; mais cette reprise n'est pas sans rencontrer beaucoup de méfiance, à raison de la position présente du marché,

Les Wagons-Lits ont maintenu leurs cours précédents.

La hausse du Rio-Tinto continue ainsi qu'on pouvait le prévoir; mais les actions de banque sont complètement dépourvues d'animation.

AVIS

Nous publions tous les mois un supplément consacré aux PETITES ANNONCES. C'est le plus sûr moyen de VENDRE, ÉCHANGER, ACHETER, LOUER, etc., tous les articles et objets de sport, tels que : cycles, motocycles, automobiles, chevaux, chiens, voitures, fusils, appareils photographiques, etc. Le prix de ces petites annonces est fixé à CINQ CENTIMES LE MOT. Le prochain supplément paraîtra le 12 août; les ordres d'insertion sont acceptés jusqu'au 31 juillet.

*
* *

Pendant la saison d'été, nous consentons des abonnements au prix de 0 fr. 25 le numéro. Ce genre d'abonnement est destiné à rendre de grands services à ceux de nos lecteurs qne leur désir de villégiature amène en des plages où ils ne trouveraient pas notre revue chez des marchands de journaux souvent hypothétiques.

Le Gérant : JARRIGE.

673. — Lib. Imp. réunies, rue Saint-Benoît, 7, Paris. — MOTTEROZ, directeur.

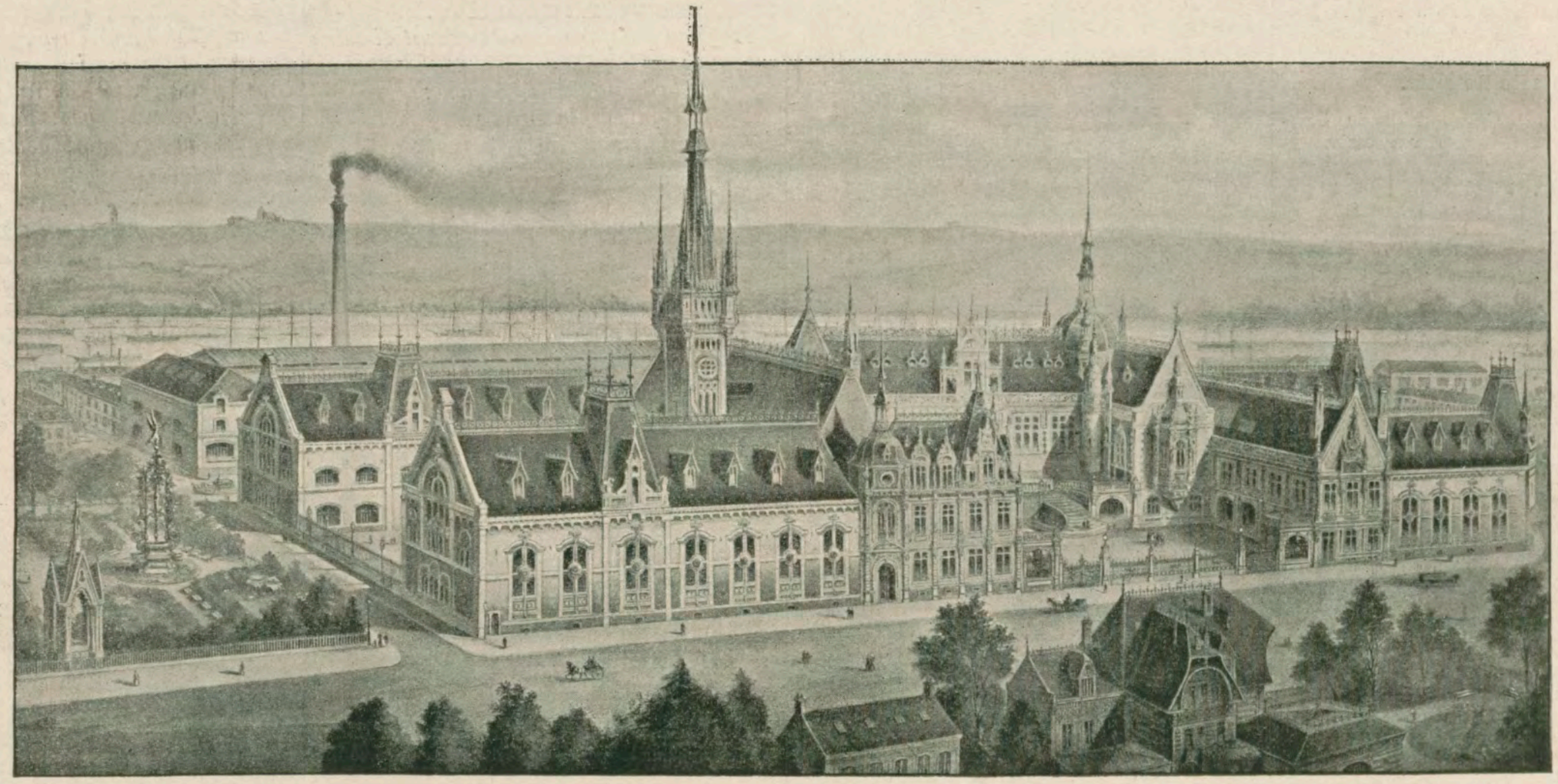
LA BÉNÉDICTINE

Une excursion des plus agréables pour le cycliste ou l'automobiliste, c'est, certes, une visite à la Bénédictine de Fécamp. Le touriste y est d'abord assuré d'une réception charmante et une promenade à travers les salles de la célèbre distillerie est des plus intéressantes, c'est une belle leçon de choses, tandis qu'une visite au musée bénédictin réserve des émotions artistiques des plus vives. Ajoutez à cela que le cadre est digne du monument : Fécamp est un des plus jolis ports de la Manche, il y a une coquette plage et les baigneurs, en ce moment, y sont fort nombreux.

Ce voyage à Fécamp, nous l'avons fait dimanche 29 juillet dernier, à l'occasion des fêtes inaugurales des nouvelles constructions et du monument élevé à la mémoire de A. Le Grand, aîné, fondateur de la Société, fêtes superbes auxquelles la *Vie au Grand Air* fut aimablement conviée.

L'archevêque de Rouen, Mgr Fuzet, présidait à la cérémonie, à laquelle assistèrent les notabilités et autorités de la région, ainsi que la presse de Paris, des départements et de l'étranger. Le magnifique établissement de la Bénédictine, maintenant achevé, est, on peut le dire, unique en son genre, ainsi que l'on peut s'en faire une idée par la vue générale que nous publions.

D'ailleurs, en ce moment, à l'Exposition universelle, les visiteurs ne manquent pas d'admirer la réduction artistique qui est exposée au Grand Palais, dans la section d'architecture. Cette maquette a été exécutée d'après les



Vue générale des établissements de la Bénédictine de Fécamp.

plans de M. Camille Albert, architecte de la Bénédictine, par le sculpteur Houguenade, à l'échelle de 3 centimètres par mètre. A côté de cette maquette est aussi exposée une réduction, à la même échelle, de la délicieuse fontaine en fer forgé que l'on doit au célèbre ferronnier F. Marrou, de Rouen, et qui est placée au milieu du square où se donnent les concerts organisés par « l'Harmonie de la Bénédictine ». Cette fontaine porte la statue dorée de Dom Bernardo Vincelli, le savant bénédictin qui, vers 1510, inventa la fameuse liqueur.

En façade sur la cour d'honneur se trouve le musée bénédictin où toutes les reliques et merveilles d'art, provenant de l'ancien monastère, ont été rassemblées par le fondateur de la Société, M. A. Le Grand, aîné. Le monument en bronze qui est élevé en son honneur, sous une coupole de pierre, à l'angle de cette cour du musée, et qui vient d'être inauguré, a été demandé au distingué sculpteur Gauquié; le bronze a été fondu par la maison Thiébaut frères. Sur le piédestal, une Renommée, ailes déployées, va, clamant par le monde le triomphe de la Bénédictine.

Ce que l'on ne voit pas sur notre gravure, ce que l'on devine seulement, c'est la Bénédictine industrielle et commerciale, et elle n'intéresse pas moins que la Bénédictine artistique; aussi pour que cette étude ne soit pas trop incomplète, parcourons l'usine: partout on constate qu'une expérience consommée a présidé à une installation grandiose.

Voici le laboratoire immense où sont groupés les appareils à distiller dont les cuivres étincellent; à côté, d'énormes foudres contenant ensemble près de cinq cent mille bouteilles de liqueurs; au-dessous, les caves où vieillissent les réserves d'eau-de-vie avec les produits de la distillation des plantes aromatiques. La liqueur, une fois parfaite, est refoulée, au moyen de l'air comprimé, dans les salles d'embouteillage, situées à l'étage supérieur. Le rinçage des bouteilles mérite d'attirer l'attention : deux machines actionnées par l'électricité peuvent, en vingt-quatre heures, rincer dix mille bouteilles ; celles-ci, égouttées et séchées, sont conduites par wagonnets auprès des tireuses automatiques, d'une précision étonnante, qui permettent d'en emplir dix mille par jour. Dans la même salle, se trouvent six casiers gigantesques pouvant contenir chacun trente mille bouteilles. Notons en passant que ces bouteilles ne servent qu'une fois, la Bénédictine n'employant que des bouteilles neuves.

A proximité de ce dépôt, nous remarquons dans une vitrine de nombreux flacons : ce sont les échantillons des diverses imitations frauduleuses contre lesquelles la Bénédictine a dû se défendre. A ce musée de la contrefaçon a été adjoint un laboratoire de photographie pourvu de tous les perfectionnements.

Les bouteilles pleines sont apportées par des monte-charges électriques dans la salle d'étiquetage. Sous la surveillance des sœurs de Saint-Vincent de Paul, une centaine d'ouvrières se livrent aux opérations du capsulage, du plombage et de l'étiquetage, dans une pièce claire et spacieuse. Presque toutes ces jeunes filles sont élevées par l'Orphelinat de la Bénédictine, fondé et doté par elle. Dans une pièce plus petite, un groupe d'ouvrières s'emploie à l'habillage des flacons d'alcool de menthe et d'eau de mélisse que fabrique encore la Société. Revenus au rez-de-chaussée, nous traversons les salles d'expédition : le bruit qui nous accueille est celui du marteau infatigable des emballeurs, un énorme entassement de caisses prêtes à partir frappe nos regards ; il y a là un stock permanent de 25.000 à 30.000 caisses. Depuis le sinistre de 1892, par une mesure de prudence, la scierie est séparée de l'usine par une rue. Dans un grand hall au toit vitré, des ouvriers découpent, façonnent et marquent les bois avec lesquels les menuisiers installés dans les galeries latérales, confectionnent les caisses, tandis que les bruits de la forge, de la chaudronnerie, de la plomberie, nous arrivent des bâtiments voisins.

Veut-on quelques notes historiques? Le savant héraldiste Gourdon de Genouillac, qui fut président de la Société Bénédictine, et qui a écrit l'histoire de l'abbaye, fait remonter ses origines à l'époque mérovingienne; il nous apprend qu'elle était exempte de toute juridiction d'évêque, l'abbé avait droit à la crosse épiscopale, qui figurait d'ailleurs dans les ornements extérieurs de l'écu abbatial, et, toujours d'après ce maître en blason, les armes réglées par d'Hozier sont : d'argent à six branches de laurier de sinople, les tiges passées en sautoir et trois mitres d'or, doublées de gueules brochant sur le tout, deux en chef, une en pointe. Les anciens abbés scellaient aussi d'argent à trois mitres d'or doublées de gueules posées 2 et 1. Ce cachet figure au musée.

La popularité des Bénédictins de Fécamp alla croissant ; le roi François Ier s'intéressa à leurs travaux dès le début et, en 1534, visita l'abbaye ; un vitrail le représente reçu en grande pompe par tout le chapitre. On peut dire que sur la longue liste des abbés de Fécamp se rencontrent les plus grands noms de France.

Nous ne pouvons mieux conclure qu'en répétant le conseil donné plus haut : Au premier jour de liberté, amis lecteurs, allez faire un tour à Fécamp.

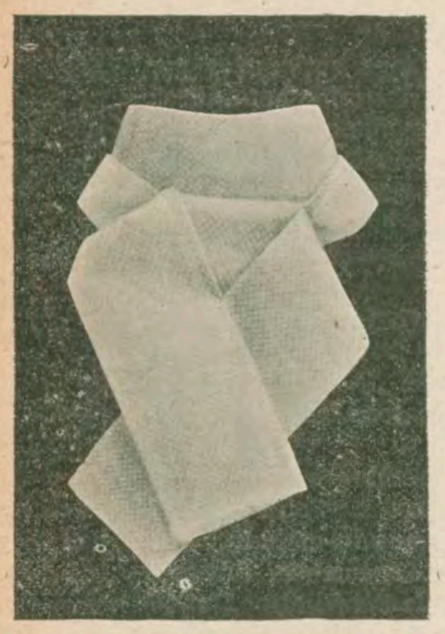
CH. MAILLARD.

LA MODE SPORTIVE

Cravate de sports.

La cravate de sports, appelée plus couramment **cravate de chasse**, est fort bien comprise pour remplacer le faux-col toujours gênant et cacher la chemise de flanelle ou le maillot qui sont un peu négligés.

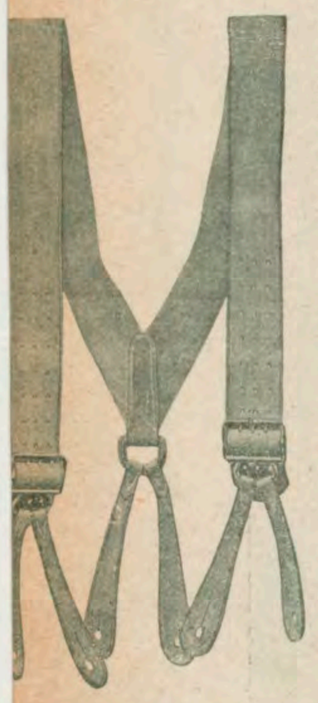
Cette cravate faite en oxford anglais se noue à la main et se lave parfaitement. — Ce modèle



nous est communiqué par **MM. COOK et Cie, 23, rue Auber, Paris.** Cette cravate se vend en oxford blanc, mauve, rose et bleu ciel au prix de **2** fr. **75** en toile bise ou flane le fantaisie à **3** fr. **50.**

La bretelle de cuir.

Parmi les derniers modèles créés, la **bretelle de cuir** est certes celle qui obtient le plus grand succès.



Le modèle exclusif dont nous reproduisons le dessin est vendu par **MM. COOK et Cie, 23, rue Auber, à Paris.** Le prix de cette bretelle, qui est d'un excellent usage, est de **4** fr. **50.** Pour recevoir franco par poste, paquet recommandé, joindre 0 fr. 25.

Nous avons aussi remarqué chez **MM. COOK et Cie**, des vestons d'alpaga en gris et en noir vendus **12** fr. **50.**

Avec la température que nous subissons, ces vestons s'enlèvent comme la *Vie au Grand Air* dans les kiosques le samedi. — C'est dire leur grand succès.

Tous les visiteurs des magasins **COOK et Cie** emportent avec eux le Catalogue illustré des *Modes masculines*.

Nous engageons vivement tous nos lecteurs à réclamer ce Catalogue qui leur sera envoyé gratis et franco sur demande adressée à **MM. COOK et Cie, 23, rue Auber, Paris.**

°°°

Vers les Vacances.

Nous croirions manquer à tous nos devoirs en ne rappelant pas à nos lecteurs le prodigieux succès obtenu l'année dernière par cette invention si simple et si pratique que tous les chauffeurs et cyclistes ont utilisée dès son apparition.

C'est par centaines que s'est vendue la **Combinaison Auto-Vélo pour Hommes.**

C'est également par un succès semblable qu'elle continue à justifier sa réputation éprouvée.

Plus de boue — plus de poussière — plus de surprise par la pluie.

La **Combinaison Auto-Vélo** pare à tous les inconvénients.

C'est le vêtement léger et peu encombrant qui protège le touriste contre toutes les intempéries. Il est établi d'ailleurs dans de telles conditions, qu'il faudrait être désormais d'une inconcevable négligence pour partir en excursion sans cet accessoire indispensable et peu coûteux.

Comme on peut s'en rendre compte, la **Combinaison Auto-Vélo** (modèle déposé) est un vêtement absolument hermétique. Établi *d'une seule pièce*, il enveloppe complètement le cycliste ou le chauffeur, et, l'étoffe en étant *imperméabilisée*, on est sûr de protéger ainsi ses vêtements de dessous contre la pluie.

Roulée dans une élégante sacoche (également en étoffe imperméabilisée) il s'accroche derrière la selle, au guidon ou au cadre. Le tout pèse 920 grammes!

On s'en revêt et on le retire en pleine route avec une facilité dérisoire.

Fût-on en toilette de soirée, l'on pourrait, grâce à la **Combinaison Auto-Vélo**, couvrir des kilomètres et arriver net au but.

Aussi avant de partir en vacances n'oubliez pas d'aller chercher la **Combinaison Auto-Vélo.**

Combinaison Auto-Vélo pour homme.

A LA GRANDE MAISON

Paris. — 7 et 9, rue Croix-des-Petits-Champs.
Lyon. — Place de la République.
Marseille. — 18 et 20, rue de Noailles.
Lille. — 15, rue Faidherbe.

SMART.

Suprême Pernot

AVIS INTÉRESSANT

L'Administration de la *Vie au Grand Air* serait disposée à affermer ses **PETITES ANNONCES (bourse des sports, occasions, échanges, demandes d'emplois, ventes, achats, etc.).**

On sait l'importance prise par cette publicité spéciale dans des journaux sportifs dont l'importance est, de notoriété publique, beaucoup moins considérable que celle de notre Revue.

Il y aurait donc là une source de revenus considérables pour une agence de publicité ou une personne déjà au courant de ce genre de travail. Nous nous tenons à la disposition des intéressés pour leur donner les renseignements complémentaires (tous les lundis et mardis de 8 1/2 à midi). Inutile de se présenter sans garanties des plus sérieuses.

L'ADMINISTRATION

L'OR NOUVEAU

Après les chroniques des grands journaux parisiens: *Le Journal, l'Eclair, l'Echo de Paris, le Gaulois, le Soleil*, etc., la réputation de **l'Oraline**, ce magnifique alliage de métaux, qui par sa ressemblance frappante avec l'or a été baptisé du nom *d'Or nouveau*, n'est plus à faire. La Direction en France de l'AUSTRALIAN GOLD WATCH Co, a écoulé en trois mois vingt mille six cents montres. Le monde *smart* a remplacé la montre en acier, en nickel, et même la montre en or, par le chronomètre et la chaîne gourmette en *oraline*. *L'oraline* est donc le métal à la mode, c'est le dernier progrès de la science, c'est le métal de l'avenir. Pour répondre aux milliers de demandes que nous recevons, nous publions le tarif de nos articles.

Remontoir *oraline* pour homme, 19 lignes, 10 rubis	Prix	**20** fr.
Le même à savonnette, 3 forts boîtiers oraline	Prix	**25** fr.
Le même pour dame, 11 lignes 3/4, uni ou guilloché	Prix	**20** fr.
Le même, argent massif, 32 grammes, écusson or contours oraline	Prix	**30** fr.
Le même, pour dame, 12 lignes, argent, dessins, contours oraline	Prix	**28** fr.
Chaîne gourmette oraline massive pour homme, 3 grosseurs	Prix	**6** fr.
Sautoir oraline pour dame (long. 1m40) à sujet vieil or	Prix	**8** fr.
Garniture de chemise pour hommes *oraline*, 5 pièces	Prix	**10** fr.
Couverts massifs, oraline, 157 gres., aussi riches qu'un service de table qui coûterait 7.536 fr.; l'étui de 12 couverts avec louche (garantie 20 ans)	Prix	**80** fr.
L'étui de 6 couverts avec louche	Prix	**45** fr.
L'étui de 12 cuillères à café (poids de la cuillère : 29 grammes)	Prix	**28** fr.
L'étui de 6 cuillères à café (poids de la cuillère : 29 grammes	Prix	**15** fr.
Gravures artistiques d'initiales sur les montres	Prix	**5** fr.
Gravures artistiques d'initiales sur couverts (par pièce)	Prix	**0** fr. **50**

Expéditions *franco* à la réception du mandat poste. Contre remboursement frais à la charge du destinataire.

Adresser toutes les commandes et fonds à M. *A. E. Roux*, Directeur Continental de la Société, à *Rouen (Seine-Inférieure)*.

Nous rappelons à notre clientèle que nous remboursons intégralement toutes les marchandises qui ne seraient pas à son entière satisfaction, à la condition qu'elles nous soient retournées franco dans les 48 heures.

Nos Concours mensuels

Concours 30

Tous nos lecteurs, à quelques exceptions près, font de la photographie. Nous allons donc consacrer à nos lecteurs photographes notre concours n° 30.

Il s'agit de nous envoyer une unique photographie représentant une scène sportive.

Le jury qui fera le classement tiendra compte :

1° de la beauté de l'épreuve ;
2° de l'intérêt du sujet ;
3° de la grandeur du format ;
4° de la difficulté surmontée par l'opérateur.

Chaque concurrent devra joindre à son envoi une notice explicative d'une vingtaine de lignes, ainsi que des détails techniques sur l'appareil, le diaphragme et la vitesse employés.

L'épreuve devra nous parvenir à plat entre deux cartons. Elle devra être accompagnée du **bon** *que l'on trouvera à la dernière page de la couverture. Le même concurrent peut nous envoyer plusieurs épreuves,* **mais en envois séparés,** *chaque envoi ne devant contenir qu'une épreuve et qu'un bon.*

Clôture du concours : 25 août.

Bien mettre cette mention sur le paquet contenant l'épreuve : **Concours n° 30.**

Le vainqueur recevra un **SUPERBE GRAPHOPHONE COLUMBIA, modèle riche à mouvement d'horlogerie,** *comprenant : Graphophone Columbia, enregistreur, reproducteur, tube auditif à trois personnes, tube parleur, 9 cylindres enregistrés, 3 cylindres vierges, pavillon fer-blanc vernissé n° 2 et une boîte gainerie pour 12 cylindres, le tout d'une valeur de fr.* . . . . . **175** »

Si le gagnant est un **abonné,** *il recevra le modèle comprenant le Graphophone Columbia, enregistreur, reproducteur, tube auditif à trois personnes, tube parleur, 24 cylindres enregistrés, 12 cylindres vierges, une boîte gainerie riche pour 36 cylindres, pavillon cuivre n° 17, avec pied pliant, le tout d'une valeur de fr.* . . . . . **260** »

CHEMINS DE FER DE L'OUEST

Exposition Universelle

Augmentation de la durée de validité des Billets d'aller et retour

Pendant l'Exposition universelle, la durée de validité des billets d'aller et retour ordinaires (grandes lignes), délivrés, sur Paris, par toutes les gares du réseau situées à 100 kilomètres au moins de Paris sera doublée.

En conséquence, la durée de validité de ces billets sera de :

4 jours	pour les parcours de	100 à 125	kilomètres.	
6	—	—	126 à 250	—
8	—	—	251 à 400	—
10	—	—	401 à 500	—
12	—	—	501 à 600	—
14	—	—	au-dessus de 600	—

Cette durée de validité exceptionnelle pourra être prolongée deux fois, de moitié, moyennant le payement, pour chaque prolongation, d'un supplément égal à 10 pour cent du prix du billet.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST

Délivrance, aux Exposants résidant en province, de Cartes d'abonnement comportant 50 0/0 de réduction sur les prix des abonnements ordinaires.

Dans le but de faciliter aux Exposants résidant à 50 kilomètres au moins de Paris les déplacements qu'ils auront à effectuer pour se rendre à l'Exposition, la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest met à leur disposition, pendant toute la durée de l'Exposition, des Cartes d'abonnement de toutes classes, valables trois mois ou six mois et *comportant une réduction de 50 0/0 sur le prix des abonnements ordinaires.*

Ces cartes seront délivrées aux intéressés sur la production de leur carte d'exposant, pour voyager par l'itinéraire direct, entre la gare desservant leur domicile commercial et Paris.

La date extrême de validité de ces abonnements est fixée au 15 novembre.

Les cartes de six mois souscrites, soit à partir du 1er mai, soit à partir du 1er juin, expireront également le 15 novembre.

AVIS AUX COLLECTIONNEURS

Il nous reste **EXACTEMENT**

Trente Collections brochées

de la "Vie au Grand Air", ANNÉE 1898

Il est inutile d'insister sur la valeur que ces collections ne manqueront pas d'avoir dans quelques années. Elles constituent d'ores et déjà pour les passionnés des sports et pour les bibliophiles des documents inestimables. Les sportsmen possédant la collection complète de la *Vie au Grand Air* auront constamment à leur disposition une véritable **Encyclopédie des sports, l'histoire très complète de la vie sportive** en France et à l'Étranger.

Vu l'**EXTRÊME RARETÉ** de ces collections nous les mettons en vente à partir d'aujourd'hui au prix de

CINQUANTE FRANCS

Nous n'en avons, répétons-le, que **TRENTE** à écouler.

L'Année 1899 est en vente au prix de **15** francs. Nous la vendrons **25** francs à partir du 1er janvier 1901.